



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

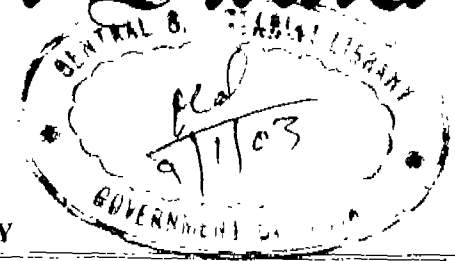
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 138 ]  
No. 138]नई दिल्ली, बुधस्पतिवार, जुलाई 4, 2002/आषाढ़ 13, 1924  
NEW DELHI, THURSDAY, JULY 4, 2002/ASADHA 13, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 4 जुलाई, 2002

सं. टीएएमपी/111/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार 20 टन गेन्ट्री क्रेन के किराया प्रभारों के निर्धारण हेतु चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/111/2001-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

आवेदक

आदेश

(जून, 2002 के 28 वे दिन पारित)

यह मामला सीएचपीटी द्वारा ली गई 20 टन क्षमता की नई क्रेन के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने हेतु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित हैं।

2.1. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कहीं हैं :-

- (i) सीएचपीटी ने यूरिया, एमओपी जैसे तैयार उर्वरकों और बेरीटज, क्वार्टज, भारी इस्पात का समान और स्क्रैप जैसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए 9 से 10 टन भार वाहक क्षमता वाली गेन्ट्री प्रकार की 20 टन की 3 घाट बिजली क्रेन ली हैं।
- (ii) 35/- रुपए प्रति टन प्रति क्रेन पृथक् किराया प्रभार का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित दर गेन्ट्री क्रेन की पूंजी लागत और उनके प्रचालन एवं रखरखाव की अनुमानित लागत के आधार पर तय की गई है। इन गेन्ट्री क्रेनों के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव 'प्रति टन' के आधार पर है जोकि अन्य क्रेनों पर लागू दरों से भिन्न है।

(III) सीएचपीटी ने अपनी दरों के मान में निम्नलिखित नए खंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है :-

(क) 20 टन की ग्रेन्ट्री क्रेन किराये पर लेने के लिए 35/- रुपए प्रति टन प्रति क्रेन किराया प्रभार को दरों के मान की पुस्तिका-II में अनुलग्नक - जनता को किराये पर देने के लिए बोर्ड के पास उपलब्ध 'संयंत्रों और साधित्रों पर वसूल किए जाने वाले प्रभार' में नई क्रम सं. 150 के रूप में शामिल किया जाए।

(ख) दरों के मान की पुस्तिका-II के अध्याय-XI के अधीन बर्थ किराया प्रभारों की मद सं. 5 के पश्चात बर्थ किराया प्रभारों से उपर्युक्त 20 टन की ग्रेन्ट्री क्रेन अलग कर निम्नलिखित अनुसार मद सं. 6 के रूप में नया खंड शामिल किया जाए :-

" 20 टन की ग्रेन्ट्री क्रेन किराये पर लेने पर दरों के मान की पुस्तिका-II के अनुलग्नक - 'जनता को किराये पर देने के लिए बोर्ड के पास उपलब्ध संयंत्रों और साधित्रों पर वसूल किए जाने वाले प्रभार' में मद सं. 150 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट अनुसार वसूली की जाएगी।"

2.2. सीएचपीटी ने यह भी अनुरोध किया है कि प्रस्ताव के साथ भेजा गया लागत-पत्र प्रयोक्ताओं को परिचालित न किया जाए ताकि लागत आँकड़ों की गोपनीयता बनाई रखी जा सके।

3. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार सीएचपीटी के प्रस्ताव की प्रति (लागत पत्र को छोड़कर) सभी संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं और पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

#### तमिल चेम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

लागत व्ययों के अभाव में लागत की जिम्मेदारी निर्धारित करना मुश्किल है। यदि लागत आँकड़े गोपनीय हैं तो प्राधिकरण उपयुक्त दर अनुमोदित करने पर विचार कर सकता है।

### चेन्नई पोर्ट स्टीयडोर्स एसोसिएशन (सीपीएसए)

- (i) सीएचपीटी सामान्यतः सभी बर्थों पर क्रेन उपलब्ध कराता है और क्रेन शुल्क घटक सीएचपीटी के दरों के मान के अध्याय IX के अधीन वर्ग I में निर्धारित प्रशुल्कों के अनुसार बर्थ किराया प्रमारों में शामिल है। ऐसी क्रेन उपलब्ध कराने के लिए किसी पत्तन प्रयोक्ता ने अनुरोध नहीं किया है। अतः विशेष रूप से इस 20 टन की गेन्ट्री क्रेन के लिए 35/- रुपये प्रति मीट्रिक टन वसूल करना अनुचित होगा। इससे पत्तन-प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ पड़ेगा।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने आयातित ईएफएलटी 4.8 लिण्डे के किराया प्रमारों संबंधी अपने दिनांक 12 मार्च, 2001 के आदेश में कहा है कि जब नए बर्थ का निर्माण किया जाएगा और उसे प्रयोग में लाया जाएगा अथवा जब मौजूदा बर्थ में क्रेन स्थापित की जाएगी तो बर्थ किराया अथवा घाटशुल्क में संशोधन नहीं किया जाएगा और उल्लेखनीय है कि प्रतिस्थापन और आधुनिकीकरण एक सतत प्रक्रिया है और ऐसी प्रक्रिया दरों के मान को बार-बार अस्थिर करने का कारण नहीं हो सकती। इसी आधार पर नई ली गई क्रेनों के लिए किराया प्रमार निर्धारित करने के सीएचपीटी के वर्तमान प्रस्ताव को स्वीकार न किया जाए।

4.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 18 दिसम्बर, 2001 को चेन्नई में सीएचपीटी परिसर में हुई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

### चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

- (i) ऑकड़े/सूचना, लागत आदि को गोपनीय रखने की आवश्यकता नहीं है। हम सब कुछ देंगे। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण निर्णय करे कि इन्हे परिचालित किया जाए अथवा नहीं। हमें पारदर्शिता चाहते हैं।
- (ii) 'प्रति टन' आधार बेहतर है। 'प्रति घंटा' आधार गिरावट आदि के समय खाली नहीं लाया जाता।
- (iii) क्रेन शुल्क क्रेन संबंधी प्रमार होना चाहिए। इसमें दुगुनी वसूली नहीं की जाएगी। संयुक्त बर्थ किराया के क्रेन शुल्क घटक को समाप्त कर दिया जाएगा।
- (iv) 'प्रति टन' आधार पर किराया प्रमारों के परिकलन के समय वास्तविकताओं, का उल्लेख उत्पादक द्वारा दर्शाई गई 'क्षमता' के उल्लेख से बेहतर है।
- (v) इस बर्थ में, इस क्रेन का प्रयोग अनिवार्य कर दिया जाएगा। उन्हें 'अनिवार्य' बर्थ के लिए इंकार करने का विकल्प होगा।
- (vi) अन्य क्रेनों आदि का उल्लेख अप्रासंगिक होगा।

### शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (एससीआई)

- (i) क्रेन के किराया प्रमार प्रति टन आधार पर स्वीकार्य हैं।
- (ii) हमें लागत व्योरे अवश्य दिए जाएं।
- (iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण वास्तविक बनाम अन्तिम क्षमता उपयोग के बीच मीडिया का मार्ग अपनाए।

### चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएए)

- (i) हम प्रति टन आधार पर क्रेन किराया प्रमारों को वरीयता देंगे।
- (ii) हम लागत पर टिप्पणी लागत पत्र देखने के पश्चात करेंगे।

### हिन्दुस्तान चेम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी)

- (i) हम 'प्रति टन' आधार पर क्रेन किराया प्रमारों को वरीयता देंगे।

- (II) दर की गणना कुछ मीडिया मार्ग अपनाएं।
- (III) दुगुना प्रभार नहीं होना चाहिए। सीएचपीटी द्वारा यथा निर्दिष्ट छूट मिलनी चाहिए।

#### तमिल चेम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

- (I) हम 'प्रति टन' आधार पर किराया प्रभारों को वरीयता देंगे।
- (II) यह केवल 'वास्तविकताओं' के संबंध में नहीं हो सकती, निर्धारित क्षमता को भी ध्यान में रखा जाए।
- (III) दक्षता संबद्ध प्रशुल्क (ईएलटी) प्रणाली अपनाएं। यह कट-ऑफ छूट से बेहतर है और कट-ऑफ प्रीमियम से कम है।

#### मद्रास चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआई)

- (I) हम 'प्रति टन' आधार पर किराया प्रभारों को वरीयता देंगे।
- (II) वास्तविक और निर्धारित क्षमता के बीच मीडिया मार्ग अपनाएं।
- (III) यदि पृथक क्रेन शुल्क लागू किया जाता है तो बर्थ किराये का क्रेन शुल्क घटक अवश्य समाप्त होना चाहिए।
- (IV) हम इएलटीएस के लिए अनुरोध का समर्थन करते हैं।

#### चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

हम एमसीसीआई के मतों का समर्थन करते हैं।

#### चेन्नई स्टीवडोर्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (I) हम 'प्रति टन' आधार के पक्ष में नहीं हैं।
- (II) क्रेनों को कराये पर लेने के लिए वसूल किए जाने वाले प्रभारों की दो प्रणालियाँ नहीं हो सकती।
- (III) यदि 'प्रति टन' आधार पर विचार किया जाता है तो यह कार्गो-वार भी होना चाहिए।
- (IV) यदि प्रस्तावित किराया प्रभार में ताप कोयला शामिल नहीं किया गया है तो 'माप कोयला' के लिए 35/- रुपये की लागत बहुत अधिक है (यह केवल 20/- रुपये होनी चाहिए)।
- (V) वे मात्रा को कैसे मापेंगे ? क्या लदान पत्र (बिल ऑफ लैडिंग) से मार्गदर्शन मिलेगा? 'सर्वे' के उनके प्रस्ताव पर कार्य करना आसान नहीं है।
- (VI) यदि आधे रास्ते में जलयान को दूसरे बर्थ पर स्थानांतरित किया जाता है तो इस पर कौन निर्णय लेगा कि कितने कार्गो पर 35/- रुपये की दर से वसूली की जाए और कितने कार्गो पर 'संयुक्त बर्थ किराया दर' वसूल की जाए।

4.2. परिचालित नहीं किए गए लागत व्योरो के बारे में प्रयोक्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्तियों के संदर्भ में सीएचपीटी ने संयुक्त सुनवाई में स्वीकार किया कि ऐसे व्योरो को संबद्ध पत्तन प्रयोक्ताओं से छुपाने की आवश्यकता नहीं थी। सीएचपीटी ने प्राधिकरण से उस सीमा के बारे में निर्णय करने का अनुरोध किया कि जिस सीमा तक सूचना/ऑकड़े परिचालित किए जाने हैं। संयुक्त सुनवाई में भी लागत पत्र पत्तन प्रयोक्ताओं को परिचालित किया गया था। प्रयोक्ताओं को यदि और कोई निवेदन, हों तो, भेजने के लिए दो सप्ताह का समय दिया गया था।

4.3. संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी इन क्रेनों का प्रचालन किए जाने की शर्त पर प्रयोक्ताओं को प्रस्तावित व्यवस्था और शर्तों का संक्षिप्त नोट परिचालित करने पर भी सहमत हो गया था।

5.1. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, पत्तन प्रयोक्ताओं ने तत्संबंधी लिखित निवेदन प्रस्तुत किए हैं जिनका सार निम्नलिखित है :-

#### चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (i) इस क्रेन का प्रयोग अनिवार्य न बनाया जाए।
- (ii) इन क्रेनों के प्रयोग करने के प्रभार क्रेन द्वारा उठाए गए वास्तविक टनभार तक सीमित होने चाहिए, न कि जलयान की अभिव्यक्त मात्रा पर।
- (iii) यदि इस क्रेन का प्रयोग करते समय जलयान को दूसरे बर्थ पर स्थानांतरित कर दिया जाता है तो क्रेन का प्रयोग स्वीकृत कार्यपद्धति द्वारा निर्धारित किया जाएगा और तदनुसार इस क्रेन द्वारा उठाई गई मात्रा पर प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (iv) 35/- रुपये प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर स्वीकार्य नहीं है। इस समय, अधिकांश बल्क कार्गो के लिए नौभरण लागत इससे कम बैठती है। इतनी ऊँची दर की वसूली इस व्यापार को ही चेन्नई पत्तन से दूर ले जाएगी।
- (v) 20% दर से ब्याज और निवेश पर प्रतिलाम की गणना बहुत अधिक लगती है।
- (vi) सुझाव है कि इस क्रेन की प्रवालन लागतें प्रहस्तित वस्तु पर आधारित 5/- रुपये प्रति मी.ट. से 9/- रुपये प्रति मी.ट. पर वसूल की जाएं और बकाया में पत्तन के अन्य आय से प्रति छूट दी जाए।

#### चेन्नई पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन (सीपीएसए)

- (i) सीएचपीटी ने प्रति मीट्रिक टन दर के आधार पर क्रेन के किराया प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव संयुक्त बर्थ किराया प्रभार के घटक के रूप में क्रेन प्रभार वसूल करने की वर्तमान पद्धति से भिन्न है जबकि यह एक दशक से अधिक समय से अपनाई जा रही है।
- (ii) संयुक्त बर्थ किराये में शामिल वर्तमान क्रेन-शुल्क घटक 249.90 अमेरिकी डॉलर प्रतिदिन (लगभग 12000/- रुपये प्रति दिन) है जबकि सीएचपीटी ने 35/- रुपये प्रति मी.ट. के क्रेन किराये प्रभारों का प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि 190% से 1900% है।
- (iii) नई ली गई गई गेन्ट्री क्रेनें अधिक क्षमता की हैं जिससे एक ही दिन में अधिक मात्रा में कार्गो प्रहस्तित किया जा सकेगा, परंतु आउटपुट के समकालिक बनाने के लिए सीएचपीटी में इतनी निष्कासन/भंडारण सुविधाएँ नहीं हैं कि ये क्रेनें इन्हें पूरा कर सकें। परिणामस्वरूप, न केवल प्रहस्तन लागत कम की जाए, अपितु इसे प्रहस्तन की वर्तमान लागत के समान भी बनाया जाए।
- (iv) सीएचपीटी के प्रचालकों द्वारा असावधानीवश प्रहस्तन के कारण क्रेन अथवा जलयान में से किसी को नुकसान होने की जिम्मेदारी के बारे में सीएचपीटी का प्रस्ताव भी अस्पष्ट है। वर्तमान उपबंध में यह निर्धारित है कि नुकसानों की लागत किरायेदार को वहन करनी होगी। यदि वर्तमान उपबंध लागू किया जाता है तो यह केवल प्रयोक्ताओं द्वारा इन क्रेनों की उपयोगिता के प्रतिरोधक के रूप में कार्य करेगा क्योंकि नुकसानों की लागत बहुत अधिक होगी।
- (v) उर्वरकों, स्क्रैप आदि की उतराई के मुख्य साधन ये गेन्ट्री क्रेनें रचना में त्रुटि के कारण पेलोड्स की लदाई/उतराई अथवा ट्रिमिंग डोज़रों को जलयान में चढ़ा या जलयान से उतार नहीं सकतीं। यदि इनमें सुधार भी किया जाता है, तब भी प्रस्ताव में यह विनिर्दिष्ट नहीं है कि क्रेन शुल्क प्रभार में ऐसे लदाई/उतराई प्रचालनों के प्रभार, ग्रेब, मैग्नेट अथवा टब आदि जैसे यंत्रों के किराये के प्रभार इसमें शामिल होंगे अथवा नहीं।
- (vi) चेन्नई पत्तन में कम होते यातायात के वर्तमान परिप्रेक्ष्य में, प्रहस्तन की लागत में किसी भारी वृद्धि का इस पत्तन द्वारा प्रहस्तित यातायात पर बहुत अधिक प्रभाव पड़ेगा। इससे कार्गो पड़ोसी पत्तनों पर चला जाएगा, जोकि बहुत अधिक प्रतिस्पर्धी हैं और बेहतर एवं अधिक व्यावसायिक सेवाएँ प्रदान करते हैं।

### शिपिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (एससीआई)

बताया गया है कि सीएचपीटी ने उपर्युक्त प्रस्ताव पर चर्चा करने के लिए 20 दिसंबर, 2001 को एक बैठक आयोजित की थी, जिसमें विभिन्न अधिकरणों के प्रतिनिधि पत्तन प्रयोक्ताओं ने भाग लिया था। एससीआई ने उक्त बैठक में विभिन्न बिंदुओं पर हुई चर्चा पर आधारित निम्नलिखित टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं :-

- (i) सीएचपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 35/- रुपए प्रति मी.ट. की दर इस समय लागू लगभग 19/- रुपए प्रति मी.ट. की समग्र प्रहस्तन लागत की तुलना में बहुत अधिक है। प्रहस्तन एजेंट इतनी अधिक वृद्धि को वहन नहीं कर सकते। प्रस्तावित किराया प्रमारों का इस उद्योग के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा और सीएचपीटी में यातायात पर गंभीर प्रभाव पड़ेगा।
- (ii) पत्तन की किसी अन्य लाभकारी गतिविधि से उपयुक्त प्रति-सब्सिडी देने पर विचार किया जाए ताकि क्रेन किराये की कम दर निर्धारित की जा सके।
- (iii) क्रेन-शुल्क संबंधी सामान्य बर्थ किराया प्रमारों में शामिल 262.39 अमेरिकी डॉलर प्रतिदिन की वर्तमान वसूली के बारे में वर्तमान प्रस्ताव में कुछ नहीं कहा गया है। जब प्रस्तावित लेवी वसूल की जा रही है तो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण वर्तमान बर्थ किराया दर में छूट निर्धारित कर उपयुक्त उपबंध शामिल कर सकता है।
- (iv) सीएचपीटी ने सरल रेखा पद्धति से संयंत्र की कुल लागत पर 20% की दर से ब्याज और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना की है। सीएचपीटी द्वारा अपेक्षित परिकलन में अनुमानित ब्याज दर और निवेश पर प्रतिलाभ को अलग नहीं दर्शाया गया है। लिए गए ऋण के मामले में, ब्याज प्रत्येक वर्ष घटी हुई ऋण राशि पर दिए जाता है। ऐसी स्थिति में, सरल रेखा पद्धति से निवेश पर प्रतिलाभ की गणना करना सही नहीं है।
- (v) सीएचपीटी ने 36.10 करोड़ रुपए की नियोजित पूंजी की लागत की पुनर्भुतान अनुसूची प्रस्तुत नहीं की है। एससीआई ने किराया प्रमारों का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया है। एससीआई ने अपने परिकलन में माना है कि उधार ली गई राशि 20 वर्ष अर्थात् ली गई क्रेन के अनुमानित कार्यकाल तक वापस की जा सकती है और ऋण राशि के घटते हुए बकाया पर 20% की दर से ब्याज पर विचार किया गया है। ऐसा करने से क्रेन का किराया प्रभार सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित 35/- रुपए प्रति मी.ट. के स्थान पर 24/- रुपए प्रति मी.ट. हो जाएगा।

### मद्रास चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआई)

- (i) सीएचपीटी का प्रस्ताव अव्यवहारिक भी है और अनुचित भी है।
- (ii) कोयले के प्रहस्तन की संपूर्ण नौमरण दर केवल 24/- रुपए प्रति मी.ट. बनती है। इसमें लगभग 9/- रुपए प्रति मी.ट. का क्रेन-शुल्क घटक शामिल है।
- (iii) पत्तनों की वित्तीय योजना के अनुसार, 20% प्रतिलाभ दर इस तथ्य के आलोक में सामान्यतः बहुत अधिक है कि भारतीय रिजर्व बैंक स्वयं संस्थागत ऋण लागत कम कर रहा है। इसलिए, प्रतिलाभ की दर 9% की जाए।
- (iv) इस क्रेन के प्रयोग के कुल प्रभार 'प्रति प्रयोग' के आधार पर होने चाहिए। प्रयोग की मात्रा स्टीमर एजेंट अथवा नौमरणों द्वारा दी गई सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार निर्धारित की जाए।
- (v) दर प्रहस्तित वस्तु के आधार पर 5/- रुपए प्रति मी.ट. से 9/- रुपए प्रति मी.ट. के सर्पी अनुमाप पर निर्धारित की जाए।
- (vi) इन उपायों को करने पर पत्तन द्वारा वहन लागत में किसी अंतर को अन्य लागत तत्वों के साथ प्रति छूट दी जाए।

वेगर्ड कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए)

सीसीएचएए ने सीएचपीटी के प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं की है, क्योंकि 20 टन की गेन्द्री क्रेन की सेवाओं से इसका कोई सरोकार नहीं है।

5.2. प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतियाँ सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना/के रूप में तथा यदि कोई और टिप्पणियाँ हों तो वे भी प्रस्तुत करने के लिए भेजी गई थीं। सीएचपीटी ने इस संबंध में कोई और टिप्पणियाँ नहीं दी हैं।

6.1. सीएचपीटी से निम्नलिखित मुख्य बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था :-

- (i) नई ली गई क्रेनों द्वारा अगले 2 वर्षों में प्रहस्तित किया जाने वाला अनुमानित कार्गो टनभार।
- (ii) नई ली गई क्रेनों की निर्धारित क्षमता।
- (iii) किराया प्रमारों के निर्धारण के लिए बीमा लागत पर विचार न करने के कारण।
- (iv) मरम्मत और रखरखाव के 40% की दर पर अनुमानित पर्यवेक्षण लागत और इस प्रकार के उपस्कर की वास्तविक लागत के संदर्भ में युक्तिसंगत बनाने के लिए अनुमानित बिजली लागत।
- (v) उन बर्थों के लिए जहाँ ये क्रेनें स्थापित की गई हैं, वर्तमान बर्थ किराया प्रमारों में शामिल क्रेन-शुल्क घटक।

6.2. सीएचपीटी ने प्रत्युत्तर में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिए हैं जिनका सार निम्नलिखित है :-

- (i) सीएचपीटी ने 20 टन की 3 क्रेनें स्थापित करने पर प्रति वर्ष 35.55 लाख टन कार्गो प्रहस्तन का अनुमान लगाया है।
- (ii) प्रत्येक क्रेन की 9 टन प्रति लिफ्ट की लिफ्टिंग क्षमता को ध्यान में रखकर सभी तीन क्रेनों की अनुमानित क्षमता दर 32.40 लाख टन है।
- (iii) संयंत्रों और उपस्करों का अलग-अलग बीमा नहीं है। एक सामान्य बीमा निधि बनाई गई है और यदि कोई नुकसान होता है तो उसे इस निधि से पूरा किया जाएगा।
- (iv) मरम्मत और रखरखाव लागत एवं बिजली लागत इन नई गेन्द्री प्रकार की प्राप्ति से पहले से मौजूद क्रेनों की औसत मरम्मत और रखरखाव लागत के आधार पर लिए गए हैं।
- (v) पर्यवेक्षण लागत, पिछले वर्षों की औसत पर आधारित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय दरों की समीक्षा के आधार पर निर्धारित की गई है, जोकि प्रचालन, रखरखाव और बिजली लागत पर 40% है। सीएचपीटी द्वारा इसका अनुमोदन 23 दिसंबर, 1981 के संकल्प सं. 214 द्वारा किया गया था।
- (vi) तटीय जलयान के लिए बर्थ किराये में शामिल क्रेन-शुल्क घटक दर 1837.50 रुपए है और विदेश जाने वाले जलयान के लिए 87.465 अमेरिकी डॉलर प्रति 8 घंटे है। जिन बर्थों पर गेन्द्री क्रेनों की आपूर्ति की जाती है और पत्तन प्रयोक्ताओं की आपूर्ति करने के लिए बर्थों पर कोई अन्य घाट क्रेनें उपलब्ध नहीं हैं, उन बर्थों के मामले में इस क्रेन-शुल्क घटक की छूट देने के लिए उपबंध शामिल किया जाए।

7. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, सीएचपीटी ने कई अनुस्मारक दिए जाने के बाद उन शर्तों को निर्धारित करने के मुद्दे पर अपना प्रत्युत्तर भेजा जिन शर्तों पर गेन्द्री क्रेन प्रचलित की जाएगी। सीएचपीटी ने अपने उत्तर में निम्नलिखित मुख्य तथ्यों का उल्लेख किया है :-

- (i) 20 टन की गेन्द्री क्रेन की उपयोगिता से संबंधित मुद्दों पर स्टीमर एजेंटों, नौमरकों, मजदूर यूनियनों आदि के साथ बैठकें की गई थीं, परंतु अतिरिक्त निःशुल्क समय, प्रबंध मान (मैनिंग स्केल) आदि में कमी जैसे विभिन्न विकल्प देने के बावजूद अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं हुए।
- (ii) हालांकि, स्टीमर एजेंटों को सूचित किया गया था कि यदि सभी अन्य गहरे तल वाले (डीप ड्राफ्ट) बर्थ धिरे हों तो आने वाले जलयान को जेडी 6 पर विनियमित किया जाए जहाँ गेन्द्री क्रेन उपलब्ध हो। यदि यह बर्थ स्वीकार्य न हो तो जलयान को तब तक रोके रखा जाएगा जब तक दूसरे बर्थ खाली नहीं हो जाते।

- (iii) अतिरिक्त घटना लागत के विरुद्ध प्रयोक्ताओं के तीव्र विरोध के कारण 20 टन गेन्ट्री क्रेन के प्रचालन पर शासित विशेष शर्तें निर्धारित नहीं की जा सकीं।
- (iv) सीएचपीटी ने सूचित किया है कि इस क्रेन का प्रचालन उसी प्रबंधक (मैनिंग) पैटर्न को बनाए रखते हुए किया जाएगा जो जहाज के अपने ग्रेबों का प्रयोग कर कार्गो की लदाई अथवा उतराई के लिए लागू है।
8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-
- (i) यह प्रस्ताव सीएचपीटी द्वारा ली गई 20 टन की तीन नई क्रेनों का प्रयोग कर कार्गो प्रहस्तन करने के लिए प्रमारों के निर्धारण हेतु है। ये क्रेनें मिन्न-मिन्न वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए प्रयोग की जाएंगी, परंतु इनके लिए एकसमान प्रहस्तन प्रमार प्रस्तावित किया गया है। कुछ प्रयोक्ताओं ने ऐसी क्रेनों को रखने की अति आवश्यकता के संबंध में आपत्तियाँ उठाई हैं, कुछ प्रचालनों के लिए इन क्रेनों की उपयुक्तता, तदनुसूची निष्कासन सुविधाओं आदि की अनुपलब्धता, उपस्कर चयन प्रक्रिया के मुद्दे को सुलझाना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है, ऐसे निर्णयों के लिए सीएचपीटी उत्तरदायी रहेगा। चूंकि ये क्रेनें कार्गो प्रचालनों के लिए लगाई गई हैं, इसलिए इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दा उसके लिए उचित प्रशुल्क निर्धारित करना है।
- (ii) सीपीएसए ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश का सही उल्लेख किया है जिसमें कहा गया था कि उपस्कर का आधुनिकीकरण/प्रतिस्थापन दरों के मान को बार-बार अस्थिर करने का कारण नहीं हो सकता। यह आदेश सीएचपीटी द्वारा प्राप्त किए गए 5 टन के फोर्कलिफ्ट ट्रकों के संबंध में पारित किया गया था। अब मामले में, सीएचपीटी में उसी वर्ग का उपस्कर उपलब्ध था और इस वर्ग के लिए किराया प्रमार अधिसूचित दरों के मान में निर्धारित था। अब विचाराधीन मामले में यह स्थिति नहीं है। साथ ही निवेश का आदेश भी महत्वपूर्ण है। इसके अतिरिक्त, इस प्रस्ताव में प्रमार वसूली की इकाई में परिवर्तन की भी बात कही गई है।
- (iii) सीएचपीटी ने 'प्रति टन' आधार पर किराया प्रमारों का प्रस्ताव किया है। 8 घंटे की पारी के आधार पर क्रेनों/उपस्कर के किराया प्रमारों की वसूली के लिए सीएचपीटी में यह वर्तमान पद्धति अपनाई जाती है। जैसा कि सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रमार वसूली की इकाई में प्रस्तावित परिवर्तन से प्रयोक्ताओं को लाभ होगा क्योंकि उन्हें बेकार समय, उपस्कर के खराब आदि होने की लागत वहन नहीं करनी पड़ेगी। अधिकांश प्रयोक्ताओं ने 'प्रति टन' आधार पर प्रमार वसूली की प्रस्तावित इकाई का समर्थन किया है। केवल प्रदान की गई सेवा से होने वाले आगत की गणना के स्थान पर प्रयोक्ता द्वारा किए गए प्रत्यक्ष निर्गत के संदर्भ में प्रमार की वसूली करना उपयुक्त नहीं होगा। अंततः, पत्तन में केवल क्रेन ही कार्गो की लदाई/उतराई कार्य को करने वाला मूलमूल साधन है। उल्लेखनीय है कि एक महापत्तन न्यास (और, एक डॉक लेबर बोर्ड ने भी) ने हाल ही में परंपरागत 'मजदूरी और वसूली' प्रणाली को समाप्त कर कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए 'प्रति टन' प्रमार वसूली दर शुरू की है।
- (iv) आश्चर्य की बात है कि सीएचपीटी ने यह दावा किया है कि उसकी 20 टन क्षमता की नई क्रेनें औसतन केवल 9 मी.ट. सामान उठा सकती हैं। विशेष रूप से, ये क्रेनें नई हैं और इसमें किसी कमी को नहीं दर्शाया गया है। उत्पादकों के लिए क्रेनों की केवल निवल लिफ्टिंग क्षमता को दर्शाना समान रूप से स्वीकृत अंतर्राष्ट्रीय पद्धति है। इस समान पद्धति से विचलन के मामलों को लिफ्टिंग क्षमताओं के पृथक् विशेष प्रमाणन के माध्यम से अलग किया जाता है। सीएचपीटी ने इस मामले में ऐसा कोई पृथक् प्रमाणन नहीं दर्शाया है। इसलिए, ऐसा कोई कारण नहीं है कि तीन क्रेनों की लिफ्टिंग क्षमता 9 मी.ट. तक गिर जाएगी, जबकि उन्हें 20 मी.ट. गेन्ट्री क्रेनें बताया गया है। यदि ऐसा होता है तो प्रचालनात्मक आकलनों पर कुछ सांकेतिक छूटों को स्वीकार किया जा सकता है। इस आधार पर, प्रत्येक तीन 20 मी.ट. गेन्ट्री क्रेनों की लिफ्टिंग क्षमता को 18 मी.ट. लिया जाए।

लिफ्टिंग क्षमता के आकलन के लिए कार्गो का प्रकार दूसरा उपयुक्त कारक है। सीएचपीटी ने मिन्न-मिन्न वस्तुओं के लिए मिन्न-मिन्न दरों का प्रस्ताव नहीं किया है। जब क्रेन विभिन्न वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए प्रयोग की जाएगी तो ऐसी वस्तु पर विचार करना उचित नहीं होगा जो अधिकतम लिफ्टिंग क्षमता तक



सीमित होगी और किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए बोर्ड पर ऐसी कम लिफ्टिंग क्षमता लागू की जाए।

- (v) पत्तन ने ली गई इन नई गेन्ट्री क्रेनों का प्रयोग कर 35.55 लाख टन प्रति वर्ष कार्गो प्रहस्तन करने का अनुमान लगाया है और इन तीन क्रेनों की क्षमता दर का 32.4 लाख टन का अनुमान लगाया है। क्षमता दर पत्तन द्वारा प्रत्येक क्रेन की 9 टन का लिफ्टिंग क्षमता को ध्यान में रखकर तय की गई है। सीएचपीटी ने एक वर्ष में 300 दिन के लिए 20 घंटे कार्य समय माना है।

सरकार द्वारा जारी उपस्कर उपलब्धता और उपयोगिता के मार्गदर्शी सिद्धांत में 352 दिन प्रति वर्ष और कार्य अवधि 24 घंटे प्रतिदिन मान कर गेन्ट्री क्रेन के लिए लगभग 90% उपलब्धता मानक विनिर्दिष्ट की गई है। अतः सरकार द्वारा निर्धारित मानकों को लागू करने पर और प्रत्येक गेन्ट्री क्रेन की 18 टन औसत लिफ्टिंग क्षमता मानने पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की शक्तों के अनुसार इन क्रेनों की क्षमता 82.11 लाख टन होगी। यदि सीएचपीटी द्वारा अनुमानित उपयोगिता के साथ तुलना की जाती है तो इन क्रेनों की उपयोगिता क्षमता 43.3% होगी। उल्लेखनीय है कि नियोजित पूंजी पर अधिकतम प्रतिलाम केवल सभी दिया जा सकता है जब परिसंपत्तियाँ उनके क्षमता स्तरों के आसपास उपयोग की जाएं। यदि सृजित क्षमता का पूर्णतः उपयोग नहीं किया जाता है तो पत्तन अधिकतम प्रतिलाम प्राप्त नहीं कर सकता। इस तथ्य को स्वीकार करके यह प्राधिकरण प्रतिलाम की क्षमता उपयोग के साथ जोड़ने के लिए कुछ अन्य पत्तन न्याया और निजी टर्मिनलों से संबंधित मामलों में पहले से निर्णय दे चुका है। संयोगवश, सीएचपीटी ने नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम की 18.5% की अधिकतम स्वीकार्य सीमा के स्थान पर 20% प्रतिलाम माना है। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य सिद्धांत के अनुसार, वर्तमान मामले में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम 18.5% की अधिकतम स्वीकार्य सीमा के केवल 43.3% तक दिया जा सकता है।

- (vi) सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि पर्यवेक्षण लागत (तत्कालीन) औसत लागत स्थिति पर विचार कर 1981 में निर्धारित प्रबंधन और प्रशासन उपरिचय दरों की समीक्षा के आधार पर निर्धारित की गई है। यह लागत स्थिति प्रचालन, रखरखाव और बिजली लागत की 40% बैठती है। इस संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि बीस साल पहले की गई समीक्षा के आधार पर सीएचपीटी द्वारा अनुमानित पर्यवेक्षण लागत वर्तमान परिप्रेक्ष्य में संगत नहीं होगी। यह भी उल्लेखनीय है कि यह लागत इन क्रेनों के संदर्भ में बढ़ती नहीं है। यह निर्धारण करने योग्य व्यय है। यदि यहाँ लागत की इस मद पर बिना तदनुरूपी कमी के विचार किया जाता है तो राशि की दुगुनी गणना करनी पड़ेगी। ऐसी स्थिति में, पर्यवेक्षण लागत को किराया प्रभारों के संशोधन कार्य में शामिल नहीं किया गया है।

- (vii) सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि इन नई गेन्ट्री प्रकार की क्रेनों की प्राप्ति से पहले से मौजूद क्रेनों की औसत मरम्मत और रखरखाव लागत को ध्यान में रखकर मरम्मत और रखरखाव लागत एवं बिजली लागत पर विचार किया गया है। किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए बिना किसी सुधार के ये अनुमान रखे गए हैं। यह भी राय हो सकती है कि नई क्रेनों के लिए पुराने उपस्कर पर प्रचलित औसतों को अपनाना उचित नहीं होगा, जिसमें किसी मामले में गारंटी/वारंटी परिवर्तनों के अंतर्गत भी आएगी। इस तथ्य के मद्देनजर कि व्यय की वह मद परिकलन में मुख्य लागत घटक नहीं हो सकती और वास्तविक लागत ब्योरे इस समय उपलब्ध नहीं हैं, और छह माह के अन्दर दरों पर दूबारा कार्य करने के लिए सीएचपीटी को सलाह दिए जाने को ध्यान में रखते हुए, इन अनुमानों को दिए गए अनुसार रखने का प्रस्ताव किया गया है।

- (viii) प्रस्तावित किराया प्रभार तय करने के लिए सीएचपीटी ने अपनी गणना में बीमा लागत को विशेष रूप से शामिल नहीं किया है। पत्तन ने कहा है कि नुकसान की लागत की पूर्ति सामान्य बीमा निधि से की जाएगी। यह प्राधिकरण सीएचपीटी को अपने उपस्कर का बीमा कराने और बीमा लागत को किराया प्रभारों के परिकलन में जोड़ने पर विचार करने के लिए सलाह पहले ही दे चुका है। पहले दी गई सलाह को ही दोहराया जाता है और सीएचपीटी से अपेक्षा की जाती है कि वह उपस्कर के किराया

प्रमारों के परिकलन में उपस्कर की वास्तविक बीमा लागत पर विचार करे और इसके पश्चात् नुकसानों और क्षतिपूर्ति का दावा केवल बीमा कम्पनी से प्राप्त किया जाए, प्रयोक्ताओं से नहीं।

- (ix) उपर्युक्त अनुसार, 20 टन गेन्द्री क्रेनों के किराया प्रमारों की गणना में संशोधन किया गया है। संशोधित गणना पत्र संलग्नक के रूप में संलग्न है। संशोधित कार्य 20 टन गेन्द्री क्रेन का किराया प्रमार 20.30 रुपए प्रति टन दर्शाता है।
- (x) बहुत से प्रयोक्ताओं ने उपलब्ध प्रति-सब्सिडी को ध्यान में रखकर किराया प्रमार निर्धारित करने की अपील की है। यह सही है कि क्रेन गतिविधि से हुए पूरे घाटे को सीएचपीटी की दरों के मान में पिछले सामान्य संशोधन के समय तदनुरूपी प्रशुल्क वृद्धि द्वारा पूरा नहीं किया गया था। सभी कार्यों संबंधी गतिविधियों और विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के बीच प्रति-सब्सिडी पर विचार करके प्रशुल्कों में सामान्य वृद्धि की गई थी। लागत व्योरे देने के लिए जो विश्लेषण के लिए उपलब्ध कराए गए हैं, इससे प्रति-सब्सिडी और योगदान गतिविधि की सही मात्रा का ठीक प्रकार निर्धारण करना संभव नहीं होगा। इसके अलावा क्रेन गतिविधि को उपलब्ध प्रति-सब्सिडी को इस गतिविधि के संरूपण हिस्से अलग-अलग क्रेनों/उपस्कर में ठीक प्रकार से विभाजित करना भी मुश्किल होगा। हालांकि यह तर्क दिया जा सकता है कि पिछले सामान्य संशोधन के समय प्राप्त प्रति-सब्सिडी का स्तर लागत और यातायात पद्धतियों में परिवर्तनों के कारण भिन्न हो सकता है। यह निश्चित रूप से नहीं कहा जा सकता कि क्रेन गतिविधि दो वर्ष में आत्मनिर्भर और वर्तमान प्रशुल्कों के अनुरूप हो गई है। ऐसी स्थिति में, यह उपयुक्त रूप से मान लेना चाहिए कि यह गतिविधि प्रति-सब्सिडी रहेगी और यह लाभ तीन गेन्द्री क्रेनों को उपयुक्त रूप से दिया जा सकता है। अतः प्रति-सब्सिडी की स्थिति पर विचार कर इन क्रेनों के लिए परिकलित लागत आधारित प्रशुल्क में कमी करना उपयुक्त होगा।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के आलोक में, इस प्राधिकरण को 19/- रुपए प्रति टन प्रहस्तित कार्गो क्रेन किराया प्रमार निर्धारित करना उचित प्रतीत होता है।

चूंकि संपूर्ण प्रस्ताव अनुमानों और प्रति-सब्सिडी की सीमा पर आधारित है जिसे अलग-अलग प्रशुल्क निर्धारण के संदर्भ में विशेष रूप से विभाजित नहीं किया जा सकता, सीएचपीटी को अब निर्धारित किराया प्रमारों और प्रस्तावित वस्तुवार किराया प्रमारों की समीक्षा करने का विकल्प दिया गया है, जब इसके प्रचालनों में इन स्थिर क्रेनों का प्रयोग किया जा रहा है और प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के संबंध में प्रगति कार्य में विभिन्न गतिविधियों की पूर्ण वित्तीय स्थिति को स्पष्ट रूप से प्रकट करता है।

- (xi) प्रयोक्ता ने कहा है कि वर्तमान बर्थ किराया प्रमारों में क्रेन-शुल्क तत्व शामिल किया जाए और यदि पृथक क्रेन किराया प्रमार लागू किया जाता है तो इससे दुगुनी वसूली करनी पड़ेगी। हालांकि सीएचपीटी ने शुरू में इस संबंध में कोई भी प्रस्ताव नहीं किया था परंतु बाद में जहाँ गेन्द्री क्रेनों की आपूर्ति की गई है और प्रयोक्ताओं को आपूर्ति करने के लिए कोई अन्य क्रेन उपलब्ध नहीं है वहाँ बर्थ किराये में छूट देने की अनुमति दे दी थी। जब गेन्द्री क्रेनों की आपूर्ति की जाती है और उनके प्रयोग के लिए पृथक प्रमार वसूल किया जाता है तो बर्थ किराया प्रमारों में छूट देने के लिए उसी बर्थ पर कुछ अन्य घाट क्रेनों की उपलब्धता प्रासंगिक नहीं होगी।

सीएचपीटी की दरों के मान में बर्थ किराया प्रमार में 30000 जीआरटी वाले जलयानों के मामले में 1837.50 रुपए (87.465 डॉलर) प्रति घंटे का क्रेन-शुल्क तत्व शामिल है। 30000 से अधिक जीआरटी वाले जलयानों के मामले में, यह निर्दिष्ट है कि 1837.50 रुपए (87.465 डॉलर) प्रति 8 घंटे का घाट क्रेन किराया बर्थ किराया प्रमार में जोड़ा जाएगा।

जब गेन्द्री क्रेन प्रयोग की जा रही हैं तो सीएचपीटी बर्थ किराया प्रमारों के हिस्से के रूप में अथवा बर्थ किराया प्रमारों के साथ पृथक क्रेन-शुल्क तत्व वसूल नहीं कर सकता। इसलिए इस संबंध में सीएचपीटी

- की दरों के मान में उपयुक्त शर्त लागू की गई है।
- (xii) सीएचपीटी को इन गेन्ट्री क्रेनों के किराये पर लागू करने के लिए उपयुक्त शर्तों का प्रस्ताव करने का सुझाव दिया गया था। आश्चर्य है कि सीएचपीटी ने ऐसी शर्तें प्रस्तावित करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। ऐसी शर्तें तैयार करने के लिए अपेक्षित ब्योरों के अभाव में, दरों के मान में ऐसी शर्तों को अपनी ओर से शामिल करना इस प्राधिकरण के लिए संभव नहीं है। सीएचपीटी और/अथवा प्रयोक्ता अब अनुमोदित किराया प्रभारों पर शासित करने के लिए छह माह में उपयुक्त शर्तों का प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

सीएचपीटी अपने प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श करके और प्रयोक्ताओं द्वारा पहले उठाए गए कुछ मुद्दों जैसे अतिरिक्त संलग्नकों के लिए अतिरिक्त प्रभार, किराया प्रभारों की वसूली के लिए वहन की गई मात्रा का मापन, जलयानों का एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरण, गेन्ट्री क्रेनों को किराये पर लेने का विकल्प आदि को ध्यान में रखकर भी ऐसी शर्तों का प्रस्ताव कर सकता है। इन गेन्ट्री क्रेनों के किराये की विशेष शर्तों के अनुमोदित होने तक अन्य क्रेनों/उपस्कर के किराये पर शासित वर्तमान शर्तें इस मामले पर भी लागू रहेंगी।

9.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से यह प्राधिकरण 20 टन गेन्ट्री क्रेन के लिए 19/- रुपए प्रति टन किराया प्रभार अनुमोदित करता है और तदनुसार सीएचपीटी की वर्तमान दरों के मान में निम्नलिखित संशोधन करता है:-

- (i) पुस्तिका-II के अनुलग्नक में संलग्नक- जनता को किराये पर देने के लिए सीएचपीटी के पास उपलब्ध संयंत्रों और साधित्रों पर वसूल किए जाने वाले प्रभार में नई क्रम सं. 150 के रूप में निम्नलिखित शामिल करें :-

क्र. सं.	विवरण	किराये की दर	किराये की अवधि/इकाई	न्यु. नं.	टिप्पणी
150	20 टन गेन्ट्री क्रेन	19/- रुपए	प्रति टन	—	—

- (ii) पुस्तिका-II के अध्याय XI - बर्थ किराया प्रभार में क्र.सं. (6) के रूप में निम्नलिखित नई प्रविष्टि करें :-

"6. 20 टन गेन्ट्री क्रेन का किराया पुस्तिका-II के अंतर्गत अनुलग्नक - जनता को किराये पर देने के लिए सीएचपीटी के पास उपलब्ध संयंत्रों और साधित्रों पर वसूल किए जाने वाले प्रभार की क्रम सं. 150 में यथा उल्लिखित।"

- (iii) पुस्तिका-II के अध्याय XI - बर्थ किराया प्रभार में टिप्पणी-1 के अंतर्गत (च) के रूप में निम्नलिखित नई प्रविष्टि करें :-

"अनुसूची-I के ग्रुप I से IV के जलयानों के मामले में, यदि कार्गो प्रचालनों के लिए 20 टन गेन्ट्री क्रेन किराये पर ली जाती है तो संयुक्त बर्थ किराया प्रभार में घाट क्रेन किराया प्रभार शामिल नहीं होगा, जैसा कि उपर्युक्त टिप्पणी 1 (क) (i) में विनिर्दिष्ट है। अनुसूची-I के ग्रुप V से VII के जलयानों के मामले में, घाट क्रेन किराये के लिए अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे, जैसा कि टिप्पणी 1 (ख) (ii) में निर्दिष्ट है।"

9.2 यह आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने पर तत्काल प्रभाव से लागू होगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2002/असा.]

**20 टन क्षमता की गेन्द्री क्रेन के किराया प्रभारों के निर्धारण का विवरण**

वार्षिक क्षमता दर (25920x352x90%)	टन	8211456
प्रति वर्ष प्रहस्तित किया जाने वाला टनभार (सीएचपीटी द्वारा यथा अनुमानित)	टन	3556000
क्षमता उपयोग		43.3%
		(करोड़ रुपये में)

क्रेन की पूंजी लागत	क्रेन	35.04
	रिगिड	1.06
20 टन गेन्द्री क्रेन की कुल पूंजी लागत		<b>36.1</b>

**क. वार्षिक पूंजी लागत**

(i) क्षमता उपयोग से संबद्ध 18.5% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (36.1x18.5%x43.3%)		2.89
(ii) मूल्यह्रास (35.04/20+1.06/50)		1.77
	उप जोड़ (क)	<b>4.65</b>

**ख. वार्षिक प्रचालन और रखरखाव लागत**

(i) मरम्मत और नवीकरण (सामान और श्रम सहित)		
(क) सामान	1.716	
(ख) श्रम	<u>0.323</u>	2.04
(ii) बिलजी लागत		0.18
(iii) भंडारण प्रभार (i) (क) का 20%		0.34
	उप जोड़ (ख)	<b>2.56</b>
	कुल वार्षिक लागत (क) + (ख)	<b>7.22</b>

प्रहस्तित किया जाने वाला अनुमानित टनभार 3555000

प्रति टन लागत (रुपये में) **20.30**

**नोट**

निर्धारित क्षमता कार्य :

प्रति लिफ्ट सामान भार	टन	18
3 मिनट प्रति चक्र की दर से प्रति घंटे चक्र की संख्या	चक्र	20
प्रति घंटा प्रहस्तन (20* 18)	टन	360
प्रति दिन प्रहस्तन (24 घंटे) प्रति क्रेन	टन	8640
3 क्रेनो के लिए	टन	25920
प्रति वर्ष कार्यदिवसों की संख्या		352
निर्धारित क्षमता (25920*352*90%)	टन	8211456

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

New Delhi, the 4th July, 2002

**No. TAMP/111/2001-CHPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Chennai Port Trust for fixation of hire charges of 20 Ton Gantry crane as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/111/2001-CHPT****Chennai Port Trust (CHPT)**

-----

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 28th day of June 2002)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of hire charges for 20 tonne gantry cranes newly acquired by the CHPT.

- 2.1. In its proposal, the CHPT has made the following main points:
- (i). It has acquired 3 Nos. of 20 tonne wharf electric cranes of gantry type with a lifting capacity of 9 to 10 tonnes for handling finished fertilizers like Urea, MOP and cargoes like Barytes, Quartz, heavy steel material and scrap.
  - (ii). A separate hire rate of Rs. 35/- per tonne per crane has been proposed. The proposed rate has been arrived at based on the capital cost of the gantry crane and the estimated cost of operation and maintenance of them. The proposal for fixation of hire charges for these gantry crane is on a 'per tonne' basis which is different from the rates applicable for the other cranes.
  - (iii). It has proposed to insert the following new clauses in its Scale of Rates:
    - (a). The hire charge of Rs. 35/- per tonne per crane for hiring 20T Gantry Crane shall be inserted in a new Sl. No. 150 in Annexure-Charges levied on Plants and Appliances which are available with the Board for hire to the public, in Book II of the Scale of Rates.
    - (b). A new clause as Item No. 6 after Item No. 5 in Berth Hire Charges under Chapter XI of Book I of the Scale of Rates may be inserted as follows to exclude the above 20T gantry crane charge from the Berth Hire Charges:  
*"Hire of 20T gantry crane shall be levied as provided under Item No. 150, in Annexure - Charges levied on plants and appliances which are available with the Board for hire to the public in Book II of the Scale of Rates."*
- 2.2. The CHPT has also requested that the cost sheet furnished along with the proposal may not be circulated to the users so as to maintain confidentiality of the cost data.
3. In accordance with the prescribed procedure, a copy of the CHPT proposal (excluding cost data) was forwarded to all concerned port users and representative bodies of port users for comments. The comments received from them are summarised below:

**The Tamil Chamber of Commerce (TCC)**

It is difficult to determine the reasonability of cost in absence of the costing details. If the cost data is confidential, the Authority may consider approving a reasonable rate.

**Chennai Port Stevedores' Association (CPSA)**

- (i). The CHPT normally provides crane at all the berths and the craneage component is included in the Berth Hire Charges as per the tariffs prescribed in Category I under Chapter IX of the CHPT Scale of Rates. There is no request from any of the port users for providing such a crane. Hence it will be unreasonable to charge Rs.35/-PMT for this particular 20 tonne gantry crane, as it will be an additional burden on the port-users.

- (ii). The TAMP in its Order dated 12 March 2001 relating to hire charges for 4.8 Linde make Imported EFLT has observed that, Berth Hire or Wharfage shall not be revised when a new berth is constructed and put into use or when a crane is installed in the existing berth and that it is to be recognised that replacement and modernisation is a continuous process and such process should not be a reason to destabilise the Scale of Rates frequently. On the same analogy the instant proposal of the CHPT to fix hire charges for newly acquired cranes may not be acceded to,

4.1. A joint hearing in this case was held on 18 December 2001 at the CHPT premises in Chennai. At the joint hearing, the following submissions were made:

**Chennai Port Trust (CHPT)**

- (i). Data / Information, costing, etc., need not be confidential. We will give everything. The TAMP may decide whether to circulate or not. We want to be transparent.
- (ii). 'Per tonne' basis is better. 'Per hour' basis does not take into account downtime, etc.
- (iii). The crange should be a cargo related charge. There will be no double charge. The crange component of composite berth hire will be removed.
- (iv). While computing the hire charges on 'per tonne' basis, the reference to 'actuals' is better than reference to 'capacity' indicated by the manufacturer.
- (v). At this berth, use of this crane must be made compulsory. They will have the option to refuse the (compulsory) berth.
- (vi). Reference to other cranes etc., will be irrelevant.

**The Shipping Corporation of India (SCI)**

- (i). Hire charges of a crane on per tonne basis is acceptable.
- (ii). We must be given the costing details.
- (iii). The TAMP may adopt a via media between actual vs. ultimate capacity utilisation.

**The Chennai Custom House Agents Association (CCHAA)**

- (i). We prefer crane hire charges on a 'per tonne' basis.
- (ii). We will comment on costing after seeing the cost sheet.

**The Hindustan Chamber of Commerce (HCC)**

- (i). We prefer crane hire charges on a 'per tonne' basis.
- (ii). Calculate the rate with respect to some via media.
- (iii). There should be no double charge. There should be a rebate as indicated by the CHPT.

**The Tamil Chamber of Commerce (TCC)**

- (i). We prefer hire charges on 'per tonne' basis.
- (ii). It cannot be with respect only to 'actuals' the rated capacity must also be taken into account.
- (iii). Have an Efficiency Linked Tariff (ELT) system. It is better than the cut off rebate and less than the cut off premium.

**Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)**

- (i). We prefer hire charges on 'per tonne' basis.
- (ii). Adopt a via media between actual and rated capacity.
- (iii). If a separate crange is applied, the crange component of Berth Hire must be waived.
- (iv). We support the request for an ELTS.

**The Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)**

We endorse the views of the MCCI.

**Chennai Stevedores Association (CSA)**

- (i). We are not in favour of 'per tonne' basis.
- (ii). There cannot be two systems for the charges levied for hire of cranes.
- (iii). The 'per tonne' basis if considered has also to be cargo-wise.
- (iv). If the proposed hire charge does not include thermal coal, the cost of Rs. 35/- is very high for 'steam coal' (it comes to only Rs. 20/-).
- (v). How will they measure the quantity? Will Bill of Lading be the guide? Their proposal for a 'survey' is not easily workable.
- (vi). If the vessel is shifted to another berth midway who will decide on how much of cargo shall be levied @ Rs.35/- and how much at the 'composite berth hire' rate?

4.2. With reference to objections raised by the users about cost details not being circulated, the CHPT agreed at the joint hearing that such details need not be held back from the concerned port users. It requested this Authority to decide the extent to which the information / data has to be circulated. The cost sheet was circulated to the port users at the joint hearing itself. The users were given two week's time to send further submissions, if any.

4.3. At the joint hearing, the CHPT had also agreed to circulate a brief note to the users giving details of the arrangement proposed and the conditionalities subject to which these gantry crane would be operated.

5.1. As agreed in the joint hearing, the port users have filed their respective written submissions which are summarised as follows:

**The Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)**

- (i). Usage of the crane shall not be made compulsory.
- (ii). The charges for usage of these cranes must be restricted to the actual tonnage lifted by the crane and not on the manifested quantity of the vessel.
- (iii). In case a vessel using this crane is shifted to another berth, the usage of the crane shall be determined by an agreed methodology; and, accordingly charges shall be levied for the quantity lifted by this crane.
- (vi). The proposed rate of Rs.35/- PMT is not tenable. Currently, the entire stevedoring cost works out to less than this for most of the bulk cargoes. Levy of such a high rate shall only drive the trade away from the Chennai Port.

- (v). The computation of interest and return on investment at the rate of 20% appears to be very high.
- (v). It is suggested that the operational costs for the crane may be levied at Rs.5/- PMT to Rs.9/- PMT based on the commodity handled ; and, the balance may be cross-subsidised from other earnings of the port.

#### **The Chennai Port Stevedores Association (CPSA)**

- (i). The CHPT has proposed to fix hire charges for crane on a per metric tonne rate basis. This proposal is a deviation from the present practice of charging crane charges as a component of the composite Berth Hire charge which is in practice for more than a decade.
- (ii). The existing cranaage component included in the composite Berth Hire is US\$ 249.90 per day (approximately Rs. 12000/- per day) whereas the CHPT has proposed crane hire charges of Rs. 35/- PMT. The increase in tariff proposed by the CHPT is in the range of 190% to 1900%.
- (iii). The newly acquired gantry cranes have a better rated capacity which will enable it to handle larger volumes of cargo in a single day; but, there are no adequate evacuation / storage facilities at the CHPT to synchronise with the output that these cranes shall achieve. As a result neither the cost of handling shall decrease nor will it match with even the existing cost of handling.
- (iv). The CHPT's proposal is also ambiguous as regards the onus of damage either to the crane or to the vessel due to negligent handling by its operators. The existing provision prescribes that the cost of damages shall be borne by the hirer. If the existing provision is applied then it would only serve as a deterrent to the utility of these cranes by the users, as cost of damages shall be phenomenal.
- (v). These gantry cranes which are predominantly meant for discharge of fertilisers, scrap, etc., cannot lift on / lift off the payloaders or trimming dozers into / from the vessel due to a design defect. Even if it is altered, the proposal does not specify whether the cranaage charge includes charges for such kind of lift on / off operations, charges for hire of contraptions like grab, magnet or tub etc.
- (vi). In the present scenario of depleting traffic at the Chennai Port, any steep escalation in cost of handling shall have a drastic impact on the traffic handled by this port. This shall result in flight of cargo to the neighboring ports which are far more competitive, providing better and more professional services.

#### **The Shipping Corporation of India (SCI)**

It has stated that the CHPT had convened a meeting 20 December 2001 in which representative port users of various forums had participated to discuss the proposal. The SCI has furnished the following comments based on the various points discussed in the said meeting:

- (i). The rate of Rs.35/- PMT as proposed by the CHPT is very much on the higher side as compared to the overall handling cost of around Rs. 19/- PMT applicable at present. The handling agents cannot bear such a steep increase. The proposed hire charges shall adversely affect the trade interests; and, shall seriously affect the traffic at CHPT.
- (ii). A suitable cross subsidisation from some other profitable activity of the port may be considered so that a lesser rate for crane hire can be fixed.
- (iii). The instant proposal is silent about the present levy of US\$ 262.39 per day included in the normal berth hire charges towards cranaage. The TAMP may incorporate a suitable provision prescribing a rebate in the existing Berth Hire rate while charging the proposed levy.



- (iv). The CHPT has calculated the interest and the return on capital employed @ 20% on the total cost of the plant on straight line method. The rate of interest considered in the computation and the return on investment expected by the CHPT has not been indicated separately. In case of borrowed loan, interest is paid on the reduced loan amount each year. That being so, it is not correct to compute return on investment on straight line method.
- (v). The CHPT has not furnished the repayment schedule of the cost of capital employed i.e. Rs. 36.10 crores. The SCI has furnished a detailed computation of hire charges. In its computation, the SCI has assumed that the amount borrowed shall be repaid over a period of 20 years i.e. the expected life span of the acquired crane; and, the interest has been considered @ 20% on the reducing balance of loan amount. Based on this working the hire charges on crane comes down to Rs. 24/- PMT as against the CHPT proposal of Rs. 35/- PMT.

#### **Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)**

- (i). The proposal of the CHPT is both unviable and unjustifiable.
- (ii). The entire stevedoring rate for handling of coal works out to only Rs. 24/-PMT. This includes a craneage component of approximately Rs. 9/- PMT.
- (iii). As per ports financial planning, the rate of return of 20% is simply too high in light of the fact that Reserve Bank of India itself has been instrumental in lowering Institutional debts lending costs. The rate of return may, therefor, be pegged down to 9%.
- (iv). The total charge for the use of this crane should be on 'per use' basis only. The quantity of usage shall be determined as per the survey reports furnished by the steamer agent or stevedores.
- (v). The rate shall be fixed on sliding scale from Rs. 5/-PMT to Rs. 9/- PMT depending on the commodity handled.
- (vi). Any differential in the cost suffered by the Port on account of these measures may be cross subsidised with the other cost elements.

#### **The Chennai Custom House Agents Association (CCHAA)**

It has no comments to offer on the CHPT proposal since it does not engage the services of 20 tonne gantry crane.

5.2. Copies of the comments received from the users/representative bodies of port users have been forwarded to the CHPT as feedback information and comments, if any. The CHPT has not furnished any further comments in this regard.

6.1. The CHPT was requested to furnish additional information / clarification on the following main points:

- (i). The tonnage of cargo estimated to be handled by the newly acquired cranes in the next two years.
- (ii). The rated capacity of the newly acquired cranes.
- (iii). Reasons for not considering the insurance cost for fixation of hire charges.
- (iv). Supervision cost estimated at 40% of repairs and maintenance and the estimated power cost to be validated with reference to actuals cost for similar type of equipment.
- (v). The craneage component included in the existing Berth Hire charges for the berths where these cranes have been installed.

6.2. In response, the CHPT has furnished the additional information / clarification which are summarised as follows:

- (i). It has estimated to handle 35.55 lakh tonnes of cargo per year by installing three cranes of 20 tonne each.
- (ii). The rated capacity of all the three cranes taken together is estimated at 32.40 lakh tonnes taking into consideration the lifting capacity of each crane at 9 tonnes per lift.
- (iii). The plants and equipment are not insured separately. A General Insurance Fund is created; and, damages, if any are met out of this fund.
- (iv). The repairs and maintenance cost and power cost are taken based on the average repairs and maintenance cost of the cranes already existing prior to the procurement of these new gantry type.
- (v). Supervision cost has been fixed based on the review of management and administration overhead rates based on past years average which works out to 40% on operation, maintenance and power cost. The same was approved by the CHPT Board vide Resolution No. 214 dated 23 December 1981.
- (vi). The craneage component included in the Berth Hire rate is Rs. 1837.50 for coastal vessel and US\$ 87.465 for foreign going vessel for 8 hour unit. A provision may be included to give a rebate of this craneage component in respect of those berths where the Gantry cranes are supplied and no other wharf cranes are available at the berths for supply to the port users.

7. As agreed at the joint hearing, the CHPT has sent its response, after several reminders, on the issue of prescribing conditionalities subject to which the gantry crane will be operated. The CHPT in its reply has made the following main points:

- (i). Meetings were held with the Steamer Agents, Stevedores, labour unions, etc., on the issues involved in utilisation of 20 tonne gantry crane; but, desired results were not achieved despite offering various options like extra free time, reduction of manning scale etc.
- (ii). The Steamer Agents were, however, informed that if all other deep draft berths are occupied, a vessel which arrives will be regulated at JD6 where the gantry crane is provided. If this berth is not acceptable the vessel will be kept out until another berths falls vacant.
- (iii). Specific conditionalities governing operation of 20 tonne gantry crane could not be fixed as users vehemently opposed the extra incidence of cost.
- (iv). It has indicated that this crane will be operated by maintaining the same manning pattern as is applicable for cargo loaded or unloaded using ship's own grabs.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This proposal is for fixation of charges for handling cargo using the 3 Nos. of 20 T gantry cranes newly acquired by the CHPT. These cranes will be used for handling different commodities but a uniform handling charge has been proposed. Some of the users raised objections relating to the very need to have such cranes, suitability of these cranes for some operations, non availability of corresponding evacuations facilities, etc. It is not for this Authority to go into the issue of equipment selection process; the CHPT will remain responsible for such decisions. Since these cranes are stated to be deployed for cargo operations, the issue before this Authority is to fix appropriate tariffs therefor.

- (ii). The CPST has correctly referred to an Order passed by this Authority in which it was held that modernisation/replacement of equipment should not be a reason to destabilise the Scale of Rates frequently by seeking revision of rates. This Order was passed in relation to new 5 T forklift trucks procured by the CHPT. In that case, a similar category of equipment was available with the CHPT and a hire charge for this category was prescribed in the notified Scale of Rates. This is not the position obtaining in the case now under consideration. Besides, the order of investment is also significant. Further, the proposal envisages a change in the unit of charging.
- (iii). The CHPT has proposed hire charges on a 'per tonne' basis. The existing method followed at the CHPT is to levy hire charges of cranes/equipment on the basis of a shift of 8 hours. As has been pointed out by the CHPT, the proposed change of unit of charging will benefit the users as they need not bear the cost of idle time, breakdown of the equipment, etc. Most of the users have endorsed the proposed unit of levying the charge on a 'per tonne' basis. It may not be inappropriate to levy a charge with reference to the direct output enjoyed by a user instead of reckoning only with the inputs going into the service provided. After all, crane is only a tool in achieving the ultimate objective of cargo loading/unloading at a Port. It is noteworthy that a major port trust (and, a Dock Labour Board also) has recently introduced a 'per-tonne' rate of charging for supply of cargo handling workers by switching over from the conventional 'wages plus levy' system.
- (iv). It is strange that the CHPT has claimed its new cranes of 20 MT capacity can lift on an average 9 MT of materials only. Significantly, these cranes are new and there is no derating factor indicated. It is a commonly accepted international practice for manufacturers to indicate only the net lifting capacity of cranes. Cases of deviation from this common practice are singled out through separate specific certification of lifting capacities. No such separate certification has been indicated in this case by the CHPT. There is, therefore, no reason why the CHPT shall pitch down the lifting capacity of the three cranes to 9 MT when they are described to be 20 MT Gantry cranes. If at all, some nominal slippages on operational considerations can be admitted. On this basis, the lifting capacity of each of the three 20 MT Gantry cranes is taken to be 18 MT.

Another factor which is relevant for estimation of the lifting capacity is the type of cargo. The CHPT has not proposed different rates for different commodities. When the crane will be deployed to handle different commodities, it may not be reasonable to assume a commodity which will restrict the maximum lifting capacity and apply such reduced lifting capacity across the board to fix hire charges.

- (v). The Port has estimated to handle 35.55 lakhs tonnes per annum of cargo using these newly acquired gantry cranes; and, the rated capacity of these three cranes has been estimated at 32.4 lakh tonnes. The rated capacity has been arrived at by the port taking into consideration the lifting capacity of each crane at 9 tonnes. It has considered 20 hours working time for 300 days in a year.

The guideline on equipment availability and utilisation issued by the Government specifies an availability norm of around 90% for a gantry crane assuming 352 days per annum and 24 hours per day of working period. The capacity of these cranes in terms of cargo to be handled will, therefore, be 82.11 lakh tonnes by applying the norms prescribed by the Government and considering an average lifting capacity of each gantry crane as 18 tonnes. When compared with the utilisation estimated by the CHPT, the capacity utilisation of these cranes will be 43.3%. It is to be recognised that the maximum level of return on capital employed can be sought only when the assets are utilised nearly to their capacity levels. A port cannot seek to maximise return when capacity created is not fully utilised. Recognising this fact this Authority has already decided in cases relating to some other port trusts and private terminals to link return with capacity utilisation. Incidentally, the CHPT has considered return on capital employed at 20% as against the maximum admissible limit of 18.5%. In line with the general principle adopted by this Authority, the return

on capital employed in the instant case can be allowed only to the extent of 43.3% of the maximum admissible level of 18.5%.

- (vi). The CHPT has explained that the supervision cost has been fixed based on a review of management and administration overhead rates done in 1981 considering the (then) average cost position which works out to 40% on operation, maintenance and power cost. In this context it is to be pointed out the supervision cost estimated by CHPT based on the review done some twenty years back may not be relevant in the present scenario. It is noteworthy that this cost is not incremental with reference to these cranes. This is an allocable expenditure. If this item of cost is considered here without corresponding reduction elsewhere, it will amount to double counting. That being so, the supervision cost has not been included in the revised working of hire charges.
- (vii). The CHPT has explained that repairs and maintenance cost and power cost have been considered taking into consideration the average repairs and maintenance cost of the cranes already existing prior to the procurement of these new gantry type cranes. These estimates have been retained without any modification for fixation of the hire charges. There can be an opinion that it will not be reasonable to adopt averages pertaining to old equipment for new cranes which in any case will also be covered by guarantee/warranty charges. In view of the fact that this item of expenditure may not be a major cost component in the computation and actual cost details are not readily available, and bearing in mind the advice proposed to be given to the CHPT to rework the rates within six months, it is proposed to retain these estimates as given.
- (viii). The CHPT has not specifically included the insurance cost in its calculation for arriving at the proposed hire charges. The port has stated that the cost of damage is met out of the General Insurance Fund. This Authority has already advised the CHPT to consider insuring of its equipment and to build in the cost of insurance in the computation of hire charges. The advice rendered earlier is reiterated and the CHPT is required to consider actual insurance cost of the equipment in the computation of hire charges of equipment; and, thereafter, claim damages and compensation only from the insurance company and not from the users.
- (ix). Subject to the above, the calculation of the hire charges for the 20 tonne gantry cranes has been revised. The revised calculation sheet is attached as **Annex**. The revised working indicates a hire charge of 20 tonne gantry crane as Rs. 20.30 per tonne.
- (x). Many of the users have appealed to fix the hire charges duly taking into account the cross-subsidisation available. It is a fact that the entire deficit disclosed by the cranes activity was not bridged by a corresponding tariff increase at the time of the last general revision of the CHPT Scale of Rates. The increase in tariffs was moderated considering all cargo-related activities together and the incidence of cross-subsidisation between various activities/sub-activities. Given the cost details that have been made available for analysis, it may not be possible to accurately quantify the exact quantum of cross-subsidisation and the contributing activity. It will be further more difficult to exactly apportion the benefit of cross-subsidisation available to the cranes activity to individual cranes/equipment forming part of this activity. Although there can be an argument that the level of cross subsidisation obtained at the time of the last general revision may have undergone a variation due to changes in cost and traffic patterns, it cannot be conclusively established that the cranes activity has become self-reliant in a space of two years and with the existing tariffs at that. That being so, it can be reasonably presumed that the activity continues to be cross-subsidised; and, this benefit can be reasonably expected to flow to the three gantry cranes in question. It is, therefore, appropriate to reduce the cost-based tariff arrived at for these cranes by considering the incidence of cross-subsidisation.

In the light of the position explained above, this Authority finds it reasonable to fix a crane hire charge of Rs.19/- per tonne of cargo handled.

Since the entire proposal is based on estimates and the extent of cross-subsidisation cannot be quantified specifically in the context of a piece-meal tariff fixation, an option is given to the CHPT to propose review of the hire charges fixed now and propose commoditywise hire charges, when its operations using these cranes stabilise and a complete financial position of different activities emerges clearly in the exercise in progress relating to general revision of tariffs.

- (xi). The users have brought out that the existing berth hire charges include an element of cramage; and, if a separate crane hire charge is introduced, it will amount to double charging. Though it did not propose anything in this regard initially, the CHPT has subsequently conceded to allow a rebate in berth hire where the gantry cranes are supplied and no other wharf cranes are available for supply to users. When the gantry cranes are supplied and a separate charge for their usage is levied, availability of some other wharf crane at the same berth may not be relevant for allowing rebate in berth hire charges.

The CHPT Scale of Rates prescribes that the berth hire charge includes a cramage element of Rs.1837.50 (\$87.465) per 8 hours in respect of vessels having GRT upto 30000. In case of vessels having GRT above 30000, it is stipulated that a wharf crane hire of Rs.1837.50 (\$87.465) per 8 hours will be added to the berth hire charge.

When the gantry cranes are used, the CHPT cannot levy a separate cramage element as a part of or along with berth hire charges. A suitable conditionality in this regard is, therefore, introduced in the Scale of Rates of the CHPT.

- (xii). The CHPT has been advised to propose relevant conditionalities governing the hire of these gantry cranes. Strangely, the CHPT has expressed its inability to propose such conditionalities. In the absence of details required for framing such conditionalities, it is not possible for this Authority to introduce *suo moto* such stipulations in the Scale of Rates. The CHPT and/or the users are required to propose within six months suitable conditionalities governing the hire charges approved now. The CHPT can propose such conditionalities in consultation with its users and also bearing in mind some of the issues already raised by the users like, additional charges for attachments, measuring the quantity lifted for levying the hire charges, shifting of vessels from one berth to another, optional hiring of the gantry cranes, etc.

Till such time specific conditionalities for hire of these gantry cranes are approved, the existing conditionalities governing hire of other cranes/equipment shall continue to apply in this case also.

9.1 In the result, and for the reasons given above, this Authority approves a hire charge of Rs. 19/- per tonne for 20 tonne gantry crane and accordingly makes the following amendments in the existing Scale of Rates of the CHPT:

- (i). Insert in Book-II a new Sl. No. 150 in Annex-Charges levied on Plants and Appliances which are available with the CHPT for hire to the Public, as follows:

Sl. No	Description	Rate of hire	Period of hire/unit	Minimum	Remarks
150.	20 Tonne gantry crane	Rs.19/-	Per tonne	---	---

- (ii). Insert a new entry as Sl. No.(6.) in Chapter XI – Berth hire charges; Book I as follows:

*"6. Hire of 20 T gantry crane as provided in Book-II under Sl.No.150 of Annex – Charges levied on Plants and Appliances which are available with the CHPT for hire to the Public."*

- (iii). Insert a new entry as (H) under Note 1 in Chapter – XI – Berth hire charges; Book-I as follows:

*"In case of vessels in Group I to IV of Schedule-I, when a 20 T Gantry crane is hired for cargo operations, the composite berth hire charge shall not include the wharf crane hire charge, as specified in Note 1(A)(i) above. In case of vessels in Group V to VII of Schedule-I, additional charges for wharf crane hire, as stipulated in Note 1(B).(ii) above shall not be levied."*

9.2. This Order will come into effect immediately on its notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, CHAIRMAN

[ADVT III/TV/143/2002/Exty.]

### Annex

#### Statement showing fixation of Hire charges for 20 tonne capacity gantry crane

Rated Capacity per annum (25920x352x90%)	tonnes	8211456
Tonnage to be handled per annum (as assessed by the CHPT)	tonnes	3555000
Capacity utilisation		43.3%

(Rs.in crores)

Capital cost of the crane	Cranes	35.04
	Civil	1.06
<b>Total capital cost for 20 tonne gantry crane</b>		<b>36.1</b>

#### A. Annual Capital Cost

(i) Return on capital employed @ 18.5% linked to capacity utilisation (36.1x18.5%x43.3%)	2.89
(ii) Depreciation(35.04/20 + 1.06/50)	1.77
<b>Sub total (A)</b>	<b>4.65</b>

#### B. Annual Operation and Maintenance Cost

(i) Repair & Renewals (including material and labour)	
(a) Material	1.716
(b) Labour	0.323
(ii) Power cost	0.18
(iii) Storage charges 20% of (i) (a)	0.34
<b>Sub total (B)</b>	<b>2.56</b>

**Total Annual Cost (A) + (B)** **7.22**

Estimated tonnage to be handled 3555000

Cost per tonne	(in Rs.)	20.30
<b>Note</b>		
<b>Working of rated capacity :</b>		
Weight of material per lift	tonnes	18
Number of cycle per hour @ 3 minutes per cycle	cycle	20
Handling per hour (20*18)	tonnes	360
Handling per day (24 hours) per crane	tonnes	8640
For 3 cranes	tonnes	25920
No of working days per year		352
Rated capacity (25920*352*90%)	tonnes	8211456

